

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: Jose Alguera, et al.

Examiner:

Serial No: 10/655,320

Group Art Unit:

Filed: September 4, 2003

Date: October 15, 2003

For: ARRANGEMENT OF A MOTOR ON A SUPPORT WINCH

Mail Stop
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

CERTIFICATE OF MAILING

Sir:

The undersigned hereby certifies that the attached **APPLICATION TRANSMITTAL LETTER, SUBMISSION OF CERTIFIED FOREIGN PRIORITY DOCUMENT, AND THE CERTIFIED GERMAN PRIORITY DOCUMENT – DE 102 41 905.1, filed September 6, 2002** were mailed to Mail Stop, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450, with sufficient first-class postage, no special handling, on **October 15, 2003**, before 5:00 PM, thereby ensuring that such document(s) will be in the hands of the U.S. Postal Service by the close of business this day.

The Commissioner is hereby authorized to charge any fees which might be required or credit any overpayment of fees with regard to the attached document(s) to Account No. **08-3150**.

Respectfully submitted,

HUDAK, SHUNK & FARINE CO. LPA


By: Daniel J. Hudak Jr.
Registration No. 47,669

DJHjr/lb

2020 Front Street
Suite 307
Cuyahoga Falls, OH 44221-3257
(330) 535-2220

Attorney Docket No.: **FMW-BI (J 240 US)**

Enclosures: Return Postcard

Patent Application Transmittal Letter
Submission of Certified Foreign Priority Document
Certified German Priority - DE 102 41 905.1, filed 09/06/02

**PATENT APPLICATION TRANSMITTAL LETTER TO THE COMMISSIONER OF PATENTS AND TRADEMARKS**

Submitted herewith for filing is the patent application of: José Algüera, Martin Richter, Michael Eiermann

For: ARRANGEMENT OF A MOTOR ON A SUPPORT WINCH

Enclosed are:

___ sheet of drawings (formal informal)

___ an assignment of the invention to

___ an assignment recordation cover sheet

___ a certified copy of foreign application DE 102 41 905.1

___ an associate power of attorney

___ Applicant through his attorney makes an assertion of entitlement to small entity status under 37 CFR §1.27.

Claims as Filed					Small Entity				Other Than A Small Entity	
For	No. Filed		No. Extra		Rate	Fee	Or	Rate	Fee	
Basic Fee						\$ 385.00			\$770.00	
Total Claims		-20 =		*	X \$9 =	\$ 0	Or	X \$18 =	\$0.00	
Indep. Claims		- 3 =		*	X \$43 =	\$0	Or	X \$86 =	\$0.00	
Multiple Dependent Claims Present					+\$145 =	\$0	Or	+\$290 =	\$0.00	
						Total \$0.00	Or		Total \$0.00	

* If the difference in Col. 1 is less than zero, enter "0" in Col. 2

Please charge the Filing Fee to Deposit Account No. _____ in the amount of \$ _____.

A check in the amount of \$40.00 is enclosed to cover the Assignment recording fee.

Charge Assignment Recording Fee in the amount of \$ _____ to Deposit Account No. _____.

A check in the amount of \$0.00 to cover the filing fee is enclosed.

The Commissioner is hereby authorized to charge payment of the following fees associated with this communication or credit any overpayment to Deposit Account No. 08-3150. A duplicate copy of this sheet is enclosed.

Any additional filing fees required under 37 CFR §1.16.

Any patent application processing fees under 37 CFR §1.17.

The Commissioner is hereby authorized to charge payment of the following fees during the pendency of this application or credit any overpayment to Deposit Account No. 08-3150. A duplicate copy of this sheet is enclosed.

Amend the specification by inserting before the first line the following:

CROSS REFERENCE:

The issue fee set in 37 CFR §1.16 at or before mailing of the Notice of Allowance, pursuant to 37 CFR §1.311(b).

10/15/03
Date:

Daniel J. Hudak Jr.
Daniel J. Hudak, Jr., Reg. No. 47,669
HUDAK & SHUNK CO., L.P.A.

2020 Front Street, Suite 307
Cuyahoga Falls, Ohio 44221
Phone:(330) 535-2220
Fax: (330) 535-1435



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: Jose Alguera, et al.

Examiner:

Serial No: 10/655,320

Group Art Unit:

Filed: September 4, 2003

Date: October 15, 2003

For: ARRANGEMENT OF A MOTOR ON A SUPPORT WINCH

Mail Stop
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

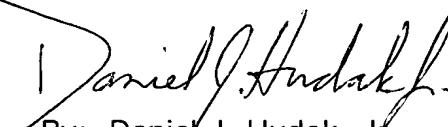
SUBMISSION OF FOREIGN PRIORITY DOCUMENT

Sir:

This is a submission of the foreign priority document, German No. 102 41 905.1, filed September 6, 2002, for the above captioned application.

Respectfully submitted,

HUDAK SHUNK & FARINE CO. LPA


By: Daniel J. Hudak, Jr.
Registration No. 47,669

DJHjr/lb
2020 Front Street
Suite 307
Cuyahoga Falls, OH 44221-3257
(330) 535-2220

Attorney Docket No.: FMW-BI (J 240 US)

c: SUBMISSION OF CERT COPY OF FORGN PRIORITY DOC.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 41 905.1
Anmeldetag: 06. September 2002
Anmelder/Inhaber: Jost – Werke GmbH & Co KG,
Neu-Isenburg/DE
Bezeichnung: Anordnung eines Motors an einer
Stützwinde
IPC: B 66 D 3/18

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 25. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ra" or "Raa", is placed over the typed name "Der Präsident".

J 240
06. Sep. 2002
ME/STR/NAS/GAJ

Jost - Werke GmbH & Co.KG
Siemensstrasse 2
63267 Neu-Isenburg
Deutschland

Anordnung eines Motors an einer Stützwinde

Anordnung eines Motors an paarweise montierten Stützwinden, insbesondere an einem Auflieger eines Sattelzuges, wobei die Stützwinden über eine Verbindungswelle miteinander verbunden und durch Inbetriebnahme des Motors teleskopierbar sind.

Die Erfindung betrifft eine Anordnung eines Motors an paarweise montierten Stützwinden, insbesondere an einem Auflieger eines Sattelzuges, wobei die Stützwinden über eine Verbindungswelle miteinander verbunden und durch Inbetriebnahme des Motors teleskopierbar sind.

Nach dem Auf- und Absatteln des Aufliegers werden die Stützwinden teleskopiert, das heißt ein- bzw. ausgefahren, und stützen den stehenden Auflieger ab. Das Ein- und Ausfahren wird üblicherweise über eine an einer der Stützwinden angebrachte Handkurbel vom Fahrer vorgenommen. Um den Fahrer von dieser körperlich anstrengenden Arbeit zu entlasten, gibt es Bestrebungen, die Antriebskraft zum Ein- und Ausfahren der Stützwinden durch einen Motor aufzubringen.

Eine derartige Anbringung eines Motors an einer Stützwinde offenbart die EP 0 179 632, wobei der Motor von außen an einer der Stützwinden anstelle der Handkurbel an eine Getriebeeingangswelle des Stützwindengetriebes angebaut ist. Der wesentliche Nachteil der bekannten motorbetriebenen Stützwinde liegt darin, dass der Motor außerhalb der Stützwinde in einem ungeschützten Bereich angebracht ist und in der Praxis häufig beschädigt wird. Ein weiterer Nachteil besteht darin, dass der Motor für einen Lastgang und einen Schnellgang der Stützwinde ausgelegt sein muss, was motorseitig erheblichen konstruktiven Aufwand durch die Bereitstellung entweder einer Motorsteuerung oder einer zusätzlichen motorseitigen Getriebestufe verursacht.

Demnach lag der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Anordnung eines Motors bereitzustellen, die Beschädigungen des Motors minimiert und gleichzeitig kostengünstig herstellbar ist.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe mit einer Anordnung gelöst, bei der der Motor mit seiner Antriebswelle an der Verbindungswelle angreift und sich an einer relativ zum Motor ortsfesten Komponente abstützt.

Durch das Abstützen des Motors an einer ortsfesten Komponente wird ein Mitdrehen des Motors wirksam verhindert und dadurch ein Drehen der Verbindungswelle realisiert.

Aufgrund der Positionierung des Motors an der Verbindungswelle wird die Problematik der Motorabstimmung mit dem meistens zweistufigen Getriebes der Stützwinde dahingehend gelöst, daß der Motor im Kraftfluss hinter dem Getriebe angeordnet ist. Dadurch bedingt können wiederum handelsübliche, einfach aufgebaute Motoren Verwendung finden.

Ein weiterer Vorteil der erfinderischen Anordnung resultiert daraus, daß der Motor in einem geschützten Bereich zwischen den Stützwinden, bei Aufliegern unterhalb des Aufliegerbodens, angebracht ist und dadurch im Fahrbetrieb kaum beschädigt werden kann.

Darüber hinaus brauchen für eine Nachrüstung keine Änderungen an den Stützwinden vorgenommen zu werden, bzw. können herstellerseitig die gleichen Bauteile für verschiedene Stützwindentypen verwendet werden.

In einer besonderen Ausführungsform ist zwischen Motor und ortsfester Komponente ein Federelement angeordnet.

Das Federelement verhindert eine Beschädigung des Motors, wenn die Stützwinde gegen ihren oberen oder unteren Anschlag fährt, während der Motor, bedingt durch seine Schwungmasse, noch nachläuft. Durch die Elastizität des Federelementes wird eine stoßartige Belastung, insbesondere beim Fahren gegen den oberen harten Anschlag aber auch beim Anfahren von dem Motor ferngehalten. Dieses erhöht die Lebensdauer des Motors und lässt darüber hinaus auch den Einsatz preiswerter Motoren zu.

Vorzugsweise umfasst das Federelement eine Spiralfeder, insbesondere eine Schraubenfeder, ein Torsionselement oder einen Stoßdämpfer, wobei die Spiralfeder sowohl in ihrer axialen Erstreckung eingebaut sein kann oder ebenfalls als Torsionselement einsetzbar ist. Unter dem Begriff Stoßdämpfer werden ebenfalls Federdämpferpakete verstanden.

Als Torsionselement kommt auch ein elastischer Schlauch oder ein elastisches Rohrstück in Frage.

Vorteilhafterweise ist die ortsfeste Komponente mindestens eine der beiden Stützwinden und hier besonders bevorzugt die Rückseite der Stützwindengegenplatte, an welcher die Stützwinde mit dem Auflieger verschraubt ist.

Günstigerweise ist die Spiralfeder oder das Torsionselement drehfest an mindestens einer der Stützwinden und dem Motor befestigt, so daß beim Fahren der Stützwinde gegen einen Anschlag der gesamte Motor sanft in seiner Drehrichtung abgefangen wird.

Vorzugsweise umgibt die Spiralfeder oder das Torsionselement die Verbindungswelle zumindest teilweise.

Als besonders günstig hat es sich herausgestellt, wenn die Verbindungswelle berührungslos innerhalb der Spiralfeder oder des Torsionselementes angeordnet ist. Dadurch bedingt treten während des Teleskopierens der Stützwinde keine Reibungsverluste zwischen der Verbindungswelle und der Spiralfeder oder des Torsionselementes auf.

In einer alternativen Ausführungsform ist die ortsfeste Komponente die Unterseite eines Aufliegerbodens. Dabei kann beispielsweise die Spiralfeder oder der Stoßdämpfer zwischen dem Motor und der Unterseite des Aufliegerbodens angeordnet sein.

Als vorteilhaft hat es sich erwiesen, wenn die Spiralfeder eine obere und eine untere auf einem Führungsrohr angeordnete und durch jeweils einen Endanschlag an ihrem äußeren Ende fixierbare Teilstufen umfasst, wobei auf dem Führungsrohr zwischen der oberen und unteren Teilstufe eine Befestigungshülse angeordnet ist. Vorzugsweise ist die Befestigungshülse oder der Stoßdämpfer mit dem Motor in einem Anschlagpunkt verbunden. Dieser Anschlagpunkt kann ein Schwenken des Motors gegenüber der Befestigungshülse zulassen. Bei einem Ausfahren der Stützwinde könnte der Motor bedingt durch sein Anfahrmoment beispielsweise über die Befestigungshülse die obere Teilstufe zusammendrücken, wodurch eine stoßartige Belastung von dem Motor und den im Kraftfluss nachgeordneten Komponenten vermieden wird. Bei einer vollständig ausgefahrenen Stützwinde berührt der Stützfuß der Stützwinde den Boden, d.h. die Stützwinde hat ihren unteren Anschlag erreicht. Der Motor dreht jedoch für kurze Zeit aufgrund seiner Schwungmasse nach, so daß erneut die Befestigungshülse gegen die obere Teilstufe drückt und dadurch bedingt eine stoßartige Belastung vermieden wird. Bei einem Einfahren der Stützwinde wird, da der Motor seinen Drehsinn wechselt,

dementsprechend sowohl beim Anfahren als auch beim Fahren gegen den oberen Anschlag die untere Teilsteder komprimiert.

Günstigerweise ist das Führungsrohr auf ein Innenrohr aufgeschoben und mit diesem in axialer Richtung in unterschiedlichen Positionen verbindbar. Hiermit ist eine Einstellung und Anpassung des Führungsrohrs an die räumlichen Verhältnisse des konkreten Anwendungsfalles möglich, so dass ein optimiertes Zusammenwirken der von den Teilstedern eingespannten Befestigungshülse mit dem im Anschlagpunkt befestigten Motor gewährleistet ist.

Bei den vorstehend beschriebenen Ausführungsformen kann die Verbindungswelle drehfest an der Antriebswelle befestigt sein. Hierdurch ist eine verlustfreie und wartungsfreie Kraftübertragung realisierbar.

In einer weiteren günstigen Ausführungsform ist zwischen Antriebswelle und Verbindungswelle ein Federelement angeordnet. Im Gegensatz zu den vorstehend beschriebenen Ausführungsformen wird hierbei ein elastisches Element unmittelbar in den Kraftfluss zwischen Antriebswelle des Motors und der Verbindungswelle eingebbracht.

Als Federelement können hierbei eine Elastikhülse, ein Riementrieb oder eine Rutschkupplung in Frage kommen. Die Elastikhülse ist aus einem elastischen Material gefertigt, wie z. B. Gummi.

Vorteilhafterweise ist die Elastikhülse als Luftkammerhülse ausgebildet. Die Luftkammerhülse umfasst dabei eine an die Außenwandung der Verbindungswelle angepasste innenliegende Umfangswand und eine an die Innenwandung der Antriebswelle angepasste außenliegende Umfangswand, wobei die innenliegende und die außenliegende Umfangswand über radial verlaufende zueinander beabstandete

Trennwände miteinander verbunden sind. Zwischen den Trennwänden sind Luftkammern ausgebildet. Durch Aufbringen einer Kraft in Umfangsrichtung wird aufgrund der Materialeigenschaften und der Materialverdrängung ein Dämpfungseffekt bei stoßartig auftretenden Kräften erzielt.

Bei einer besonders bevorzugten Ausführungsform umfasst die ortsfeste Komponente mindestens eine der Stützwinden, einen Aufliegerboden oder einen Fahrzeugträger, wobei die ortsfeste Komponente starr mit dem Motor verbunden ist.

Hieraus resultiert zunächst einmal der Vorteil, daß ein geringerer Bauraum in Anspruch genommen wird, da keine den Motor elastisch abstützenden Federelemente vorhanden sind. Insbesondere der zur Verfügung stehende Raum zwischen der Verbindungsrolle und der Unterseite des Aufliegerbodens ist jedoch häufig knapp bemessen. Aufgrund der starren Befestigung des Motors müssen Zulaufleitungen zum Motor nicht beweglich verlegt werden. Ein weiterer Sicherheitsaspekt liegt darin, daß es nach außen keine bewegten Teile gibt. Darüber hinaus werden die Gewichtskräfte des Motors über die feste Montage abgestützt und nicht über die Verbindungsrolle in die Lager der Stützwinde übertragen, welche anderenfalls einem höheren Verschleiß unterliegen.

Günstigerweise ist die Elastikhülse drehfest an der Verbindungsrolle und der Antriebsrolle befestigt. Dieses kann beispielsweise durch Kleben oder Aufvulkanisieren erfolgen.

In einer vorteilhaften Ausführungsform umfasst der Riementrieb einen Treibriemen, welcher ein auf der Antriebsrolle drehfest angeordnetes Antriebsrad und ein auf der Verbindungsrolle drehfest angeordnetes Abtriebsrad umschlingt.

Hierbei kann der Treibriemen aus einem elastischen Material gefertigt sein.

Alternativ zu einem elastischen Treibriemen kann auch eine ortsfest, federnd gelagerte Spannrolle an einem wenig dehnbaren Treibriemen angreifen. Im quasistationären Betriebszustand, d.h. während des Teleskopierens der Stützwinde wird über die federnd gelagerte Spannrolle eine Vorspannkraft auf den Treibriemen aufgebracht. Im Falle des Erreichens eines Anschlags der Stützwinde wird die Spannrolle von dem Treibriemen zurückgedrückt und dämpft somit die stoßartige Belastung.

Bei einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform weist die Rutschkupplung ein mit einer Innenverzahnung auf der Antriebswelle angeordnetes Antriebszahnrad auf, welches ein komplementär mit einer Außenverzahnung auf der Verbindungswelle angeordnetes Abtriebszahnrad kämmt, wobei das Antriebszahnrad und/oder das Abtriebszahnrad kraftschlüssig mit einem vorgebbaren Reibwert auf der Antriebswelle oder Abtriebswelle befestigt ist. Bei einer stoßartigen Belastung rutscht nunmehr mindestens eines der Zahnräder in Umfangsrichtung auf seiner Welle und verhindert dadurch eine Übertragung des Stoßes in den Motor.

Als besonders günstig hat sich gezeigt, die die Antriebswelle als Hohlwelle auszubilden. Daraus resultiert der Vorteil, daß die üblicherweise verwendete Verbindungswelle durch die als Hohlwelle ausgebildete Antriebswelle hindurchgesteckt und dadurch bedingt weiter benutzt werden kann.

Die Hohlwelle kann einen kreisförmigen Querschnitt aufweisen. Dieses vereinfacht wiederum die motorseitige Kraftübertragung auf die Antriebswelle.

Vorzugsweise ist der Motor nicht selbsthemmend, d.h. die Stützwinde kann beispielsweise bei Stromausfall oder anderen Störungen des Motors wie bisher mittels einer Handkurbel verfahren werden.

Günstigerweise umfasst der Motor einen Elektromotor. Dieser ist kostengünstig, wartungsarm, kompaktbauend und einfach mit Hilfe eines Stromkabels unabhängig von einer Druckluftversorgung anzuschließen.

Vorteilhafterweise ist der Motor für ein Drehmoment von 5 bis 15 Nm ausgelegt.

Anhand der nachfolgenden 7 Zeichnungsfiguren wird die Erfindung beispielhaft näher erläutert. Es zeigen die

Fig. 1 eine schematische Hinteransicht einer Anordnung eines Motors auf der Verbindungswelle mit ortsfester Abstützung zu einer Stützwinde;

Fig. 2 eine Teilansicht einer elastischen Abstützung des Motors an einer Stützwinde;

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht einer elastischen Abstützung des Motors an dem Auflieger;

Fig. 4 eine Hinteransicht einer Abstützung gemäß Fig. 3;

Fig. 5 einen Längsschnitt durch den Motor mit Antriebswelle, Elastikhülse und Verbindungswelle;

Fig. 6 einen Querschnitt durch eine Luftkammerhülse; und

Fig. 7 eine schematische Seitenansicht eines Riementriebs.

Die Figur 1 zeigt paarweise an einem Auflieger 3 angeordnete Stützwinden 2a, 2b, die in ihrem ausgefahrenen Zustand den Boden berühren. An der Stützwinde 2a ist eine Handkurbel 29 zu erkennen, mit welcher bei einem Ausfall des Motors 1 die Stützwinden 2a, 2b verfahren werden können. Die Stützwinden 2a, 2b sind über eine Stützwindengegenplatte 31 an den Auflieger 3 geschraubt. In beiden Stützwinden 2a, 2b ist jeweils ein Stützwindengetriebe angeordnet.

Der Motor 1 ist auf der die beiden Stützwinden 2a, 2b, miteinander verbindenden Verbindungswelle 4 angeordnet und umschließt mit seiner Antriebswelle 5 die Verbindungswelle 4 drehfest. Über ein Federelement 6, was im vorliegenden Fall als Torsionselement 8 ausgebildet ist, ist der Motor 1 elastisch mit der Stützwinde 2b verbunden und gleichzeitig gegen Mitdrehen gesichert. Das Torsionselement kann auch als elastischer Schlauch 10 oder elastisches Rohr ausgeführt sein.

In der Figur 2 ist der Motor 1 anstelle eines Torsionselementes 8 mit einer Spiralfeder 7 mit der Stützwinde 2b elastisch verbunden. Dabei verläuft mittig durch die Spiralfeder 7 die Verbindungswelle 4.

Die Figur 3 zeigt perspektivisch eine alternative Ausführungsform, bei der sich der Motor 1 mit einem Federelement 6 an der Unterseite eines Aufliegerbodens 11 (siehe Figur 1) abstützt.

In einem mittleren Bereich des Motors 1 ragt beidseitig die drehbare Antriebswelle 5 hervor.

Die Abstützung des Motors 1 erfolgt über den Anschlagpunkt 17 und die Befestigungshülse 16, welche wiederum zwischen der oberen Teilstufe 14 und der unteren Teilstufe 15 eingespannt ist. Die Teilstufen 14, 15 sind jeweils auf ein Führungsrohr 9 aufgeschoben und an ihrem äußeren Ende 13a, 13b mittels Endanschlägen 12a, 12b ortsfest angebracht.

Damit das Federelement 6 an baulich unterschiedlichen Aufliegern angebracht werden kann, ist das Führungsrohr 9 in axialer Richtung 19 verschiebbar angebracht. Hierzu werden die Einstellbolzen 35 herausgezogen, das Führungsrohr 9 und die Teilstufen 14, 15 sowie die Befestigungshülse 16 gegenüber dem mit der Befestigungsplatte 32 an der Unterseite des Aufliegers (nicht eingezeichnet) befestigbaren Innenrohr 18 verschoben und die Einstellbolzen 35 in der gewünschten Position, beispielsweise in einer der sichtbaren unterschiedlichen Positionen 20a, 20b, 20c, eingeschoben. Somit lässt sich die Stellung des Motors 1 an eine vorgegebene Position der Verbindungsstange 4 anpassen, ohne dass das Federelement 6 sich in seinen elastischen Eigenschaften verändert.

In der Figur 4 ist das Federelement 6 und der Motor 1 in einer Hinteransicht gezeigt, wobei die obere und untere Teilstufe 14, 15 durch den Motor 1 verdeckt sind. Das Federelement 6 ist mittels einer Schraubverbindung 33 mit der Anschraubplatte 32 verbunden.

Die Figur 5 zeigt einen Schnitt durch den Motor 1, wobei zwischen der Antriebswelle 5 und der Verbindungsquelle 4 ein Federelement 6 in Form einer Elastikhülse 21 angeordnet ist. Die Elastikhülse 21 ist einseitig aus dem Motor 1 herausgeführt und weist eine durch die Elastikhülse 21 und die Verbindungsquelle 4 verlaufende Bohrung 36 auf, durch welche ein Verbindungsbolzen 34 gesteckt ist. Mittels des Verbindungsbolzen 34 sind sowohl die Elastikhülse 21 als auch die Verbindungsquelle 4 formschlüssig und damit verdrehsicher miteinander verbunden. Die Antriebswelle 5 ist stoffschlüssig, beispielsweise durch Verkleben, ebenfalls mit der Elastikhülse 21 verbunden.

Bei der Ausführungsform entsprechend Figur 5 kann der Motor 1 starr an der Unterseite des Aufliegerbodens 11 befestigt sein, da die Elastizität im Falle eines Fahrens der Stützwinde 2a, 2b, gegen ein Anschlag zwischen Antriebswelle 4 und Verbindungsquelle 4 erfolgt.

Die Figur 6 zeigt eine Luftkammerhülse 24 als besondere Form der Elastikhülse 21. Darüber befinden sich beispielhaft die Luftkammern 24a in einem entspannten Zustand, während die Luftkammern 24b unter Lastaufnahme dargestellt sind. Eingefügt ist die Luftkammerhülse 24 drehfest zwischen der Antriebswelle 5 und der Verbindungsquelle 4.

Ein alternatives Federelement 6 ist in Figur 7 als Riemenantrieb 22 dargestellt. Hierbei treibt ein Antriebsrad 26 über einen Treibriemen 25 ein Abtriebsrad 27 an, wobei das Antriebsrad 26 drehfest mit der Antriebshülle 5 und das Abtriebsrad 27 drehfest mit der Verbindungshülle 4 verbunden ist.

Von außen greifen beidseitig Spannrollen 28 an den Treibriemen 24 und spannen diesen vor. Bei einem Teleskopieren der Stützwinde 2a,

2b gegen einen Anschlag drückt der Treibriemen 25 gegen eine der Spannrollen 28, wodurch der Kraftstoß abgefangen wird.

B zugsz ich nlist

- 1 Motor
- 2a, b Stützwinde
- 3 Auflieger
- 4 Verbindungsrolle
- 5 Antriebswelle
- 6 Federelement
- 7 Spiralfeder
- 8 Torsionselement
- 9 Führungsrohr
- 10 elastischer Schlauch
- 11 Unterseite Aufliegerboden
- 12a, b Endausschlag
- 13a, b äußeres Ende der Teilstfeder
- 14 obere Teilstfeder
- 15 untere Teilstfeder
- 16 Befestigungshülse
- 17 Anschlagpunkt
- 18 Innenrohr
- 19 axiale Richtung Führungsrohr
- 20a,b,c unterschiedliche Positionen
- 21 Elastikhülse
- 22 Riemenantrieb
- 24 Luftkammerhülse
- 24 a, Luftkammer ohne Torsionsbelastung
- 24 b Luftkammer mit Torsionsbelastung
- 25 Treibriemen
- 26 Antriebsrad
- 27 Abtriebsrad
- 28 Spannrolle
- 29 Handkurbel

- 30 **Stützwindengetriebe**
- 31 **Stützwindengegenplatte**
- 32 **Anschraubplatte**
- 33 **Schraubverbindung zur Anschraubplatte**
- 34 **Verbindungsbolzen**
- 35 **Einstellbolzen**
- 36 **Bohrung**

Patentsprüche

1. Anordnung eines Motors (1) an paarweise montierten Stützwinden (2a, 2b), insbesondere an einem Auflieger (3) eines Sattelzuges, wobei die Stützwinden (2a, 2b) über eine Verbindungswelle (4) miteinander verbunden und durch Inbetriebnahme des Motors (1) teleskopierbar sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Motor (1) mit seiner Antriebswelle (5) an der Verbindungswelle (4) angreift und sich an einer relativ zum Motor (1) ortsfesten Komponente abstützt.
2. Anordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen Motor (1) und ortsfester Komponente ein Federelement (6) angeordnet ist.
3. Anordnung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Federelement (6) eine Spiralfeder (7), ein Torsionselement (8) oder einen Stoßdämpfer umfasst.
4. Anordnung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Torsionselement (8) einen elastischen Schlauch (10) umfasst.
5. Anordnung nach einem der Ansprüche 2 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die ortsfeste Komponente mindestens eine der beiden Stützwinden (2a, 2b) ist.

6. Anordnung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Spiralfeder (7) oder das Torsionselement (8) drehfest an mindestens einer der Stützwinden (2a, 2b) und dem Motor (1) befestigt ist.
7. Anordnung nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Spiralfeder (7) oder das Torsionselement (8) die Verbindungswelle (4) zumindest teilweise umgibt.
8. Anordnung nach einem der Ansprüche 4 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verbindungswelle (4) berührungslos innerhalb der Spiralfeder (7) oder des Torsionselementes (8) angeordnet ist.
9. Anordnung nach Anspruch 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die ortsfeste Komponente die Unterseite eines Aufliegerbodens (11) ist.
10. Anordnung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Spiralfeder (7) oder der Stoßdämpfer zwischen dem Motor (1) und der Unterseite des Aufliegerbodens (11) angeordnet ist.
11. Anordnung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Spiralfeder (7) eine obere (14) und eine untere (15) auf einem Führungsrohr (9) angeordnete und durch jeweils einen Endanschlag (12a, 12b) an ihrem äußeren Ende (13a, 13b)

fixierbare Teilstufenfeder (14, 15) umfasst, wobei auf dem Führungsrohr (9) zwischen der oberen und unteren Teilstufenfeder (14, 15) eine Befestigungshülse (16) angeordnet ist.

12. Anordnung nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Befestigungshülse (16) oder der Gasdruckdämpfer mit dem Motor (1) in einem Anschlagpunkt (17) verbunden ist.
13. Anordnung nach Anspruch 11 oder 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Führungsrohr (9) auf ein Innenrohr (18) aufgeschoben und mit diesem in axialer Richtung (19) in unterschiedlichen Positionen (20a, 20b, 20c) verbindbar ist.
14. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verbindungswelle (4) drehfest an der Antriebswelle (5) befestigt ist.
15. Anordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen Antriebswelle (5) und Verbindungswelle (4) ein Federelement (6) angeordnet ist.
16. Anordnung nach Anspruch 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Federelement (6) eine Elastikhülse (21), einen Riementrieb (22) oder eine Rutschkupplung umfasst.

17. Anordnung nach Anspruch 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elastikhülse (21) als Luftkammerhülse (24) ausgebildet ist.
18. Anordnung nach einem der Ansprüche 15 bis 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass die ortsfeste Komponente mindestens eine der Stützwinden (2a, 2b), einen Aufliegerboden oder einen Fahrzeugträger umfasst, wobei die ortsfeste Komponente starr mit dem Motor (1) verbunden ist.
19. Anordnung nach einem der Ansprüche 16 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elastikhülse (21) drehfest an der Verbindungswelle (4) und der Antriebswelle (5) befestigt ist.
20. Anordnung nach einem der Ansprüche 16 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riementrieb (22) einen Treibriemen (25) umfasst, welcher ein auf der Antriebswelle (5) drehfest angeordnetes Antriebsrad (26) und ein auf der Verbindungswelle (4) drehfest angeordnetes Abtriebsrad (27) umschlingt.
21. Anordnung nach Anspruch 20, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Treibriemen (25) aus einem elastischen Material gefertigt ist.
22. Anordnung nach Anspruch 20 oder 21, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine ortsfest, federnd gelagerte Spannrolle (28) an den Treibriemen (25) angreift.

23. Anordnung nach einem der Ansprüche 16 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rutschkupplung ein mit einer Innenverzahnung auf der Antriebswelle angeordnetes Antriebszahnrad aufweist, welches ein komplementär mit einer Außenverzahnung auf der Verbindungsstange angeordnetes Abtriebszahnrad kämmt, wobei das Antriebszahnrad und/oder das Abtriebszahnrad kraftschlüssig mit einem vorgebbaren Reibwert auf der Antriebswelle oder Abtriebswelle befestigt ist.

24. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 23, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebswelle (5) als Hohlwelle ausgebildet ist.

25. Anordnung nach Anspruch 24, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Hohlwelle einen kreisförmigen Querschnitt aufweist.

26. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 25, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Motor (1) nicht selbsthemmend ist.

27. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 26, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Motor (1) einen Elektromotor umfasst.

28. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 27, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Motor (1) für ein Drehmoment von 5 bis 15 Nm ausgelegt ist.

Fig. 1

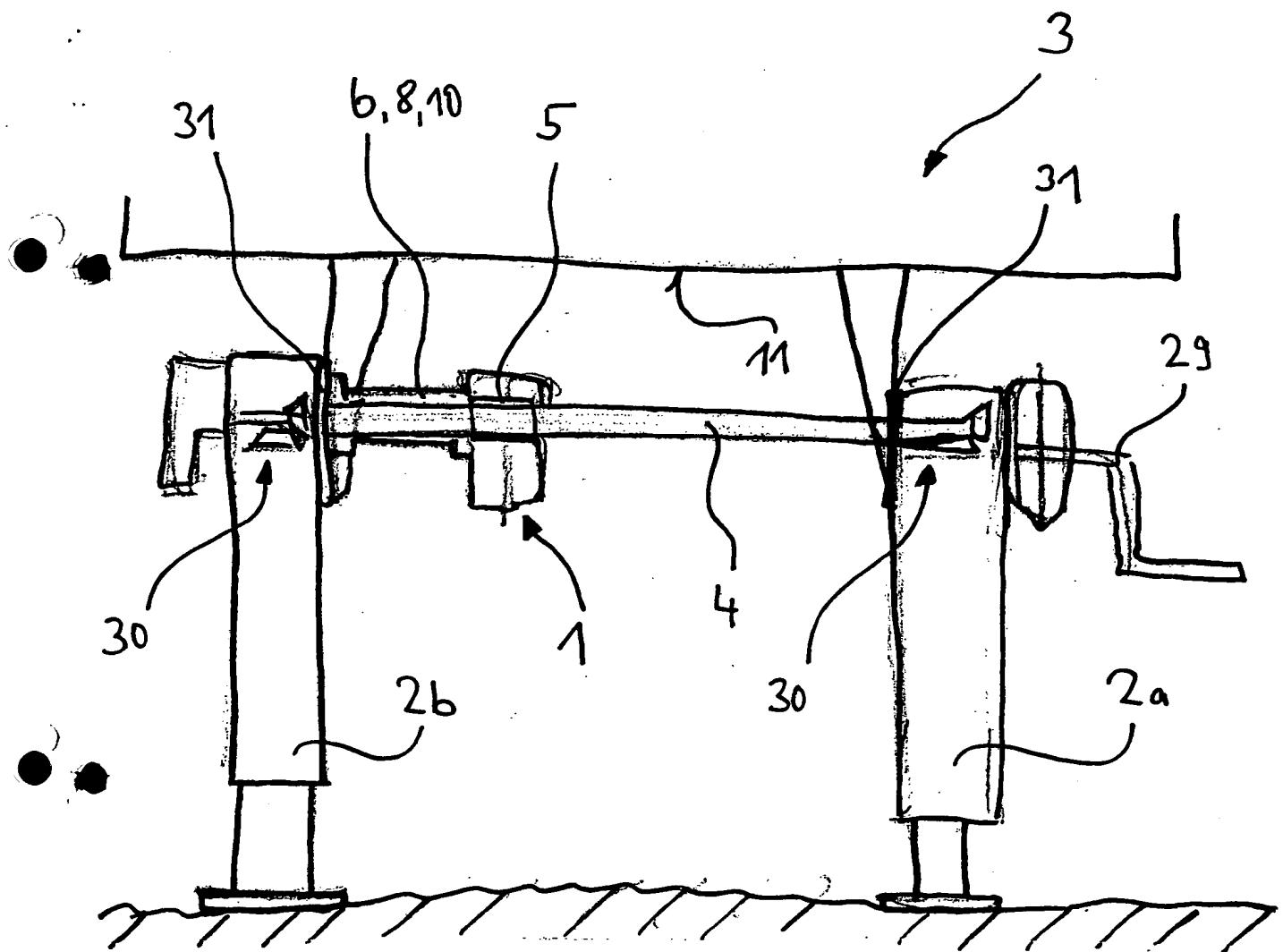


Fig. 4

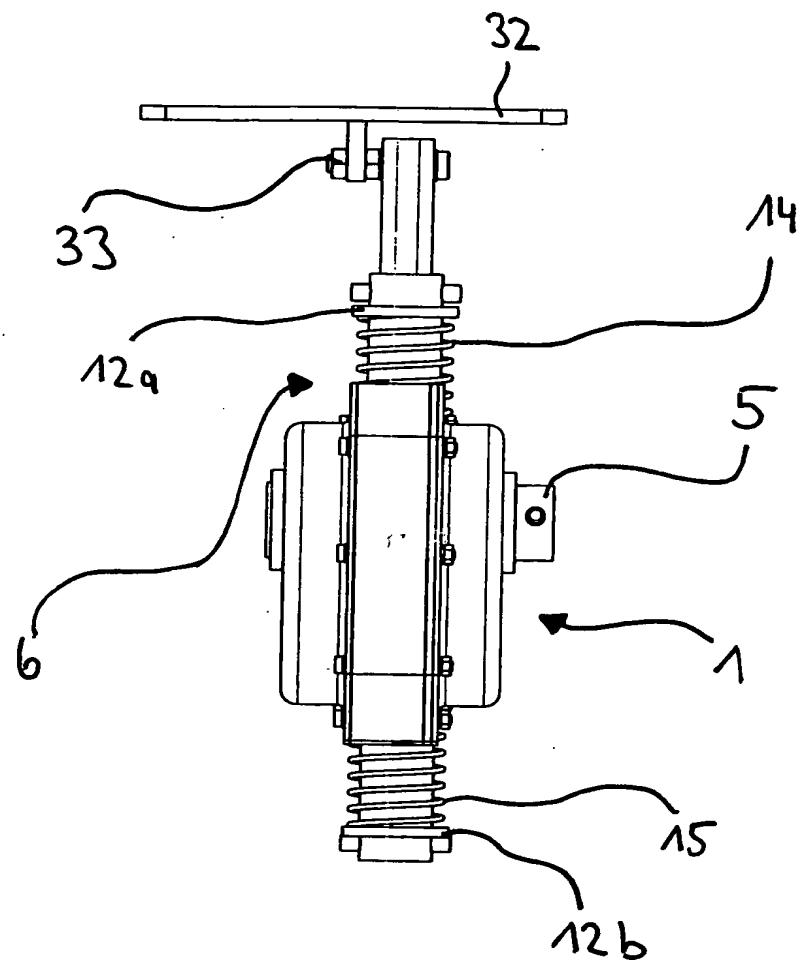


Fig. 5

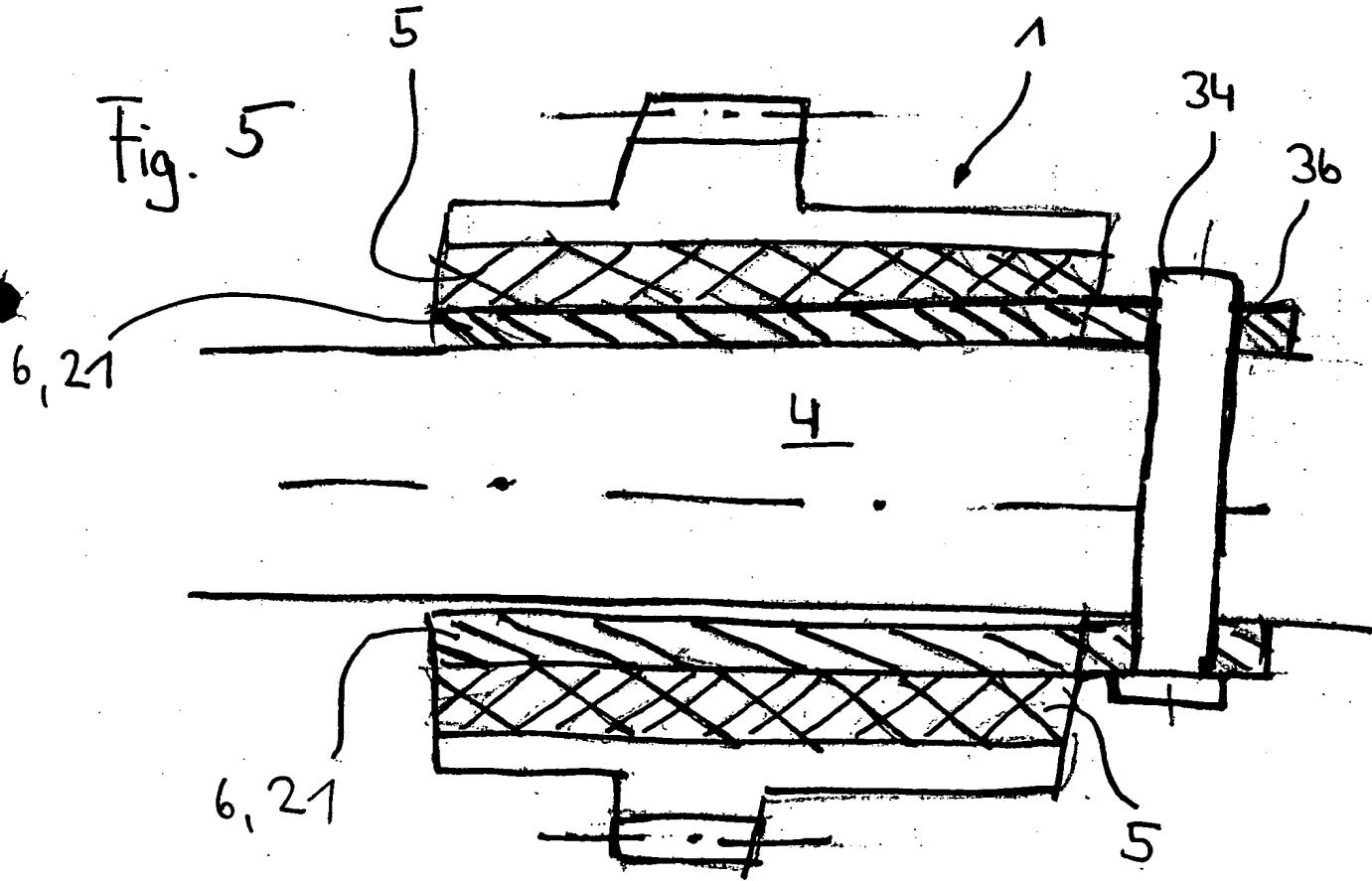


Fig. 6

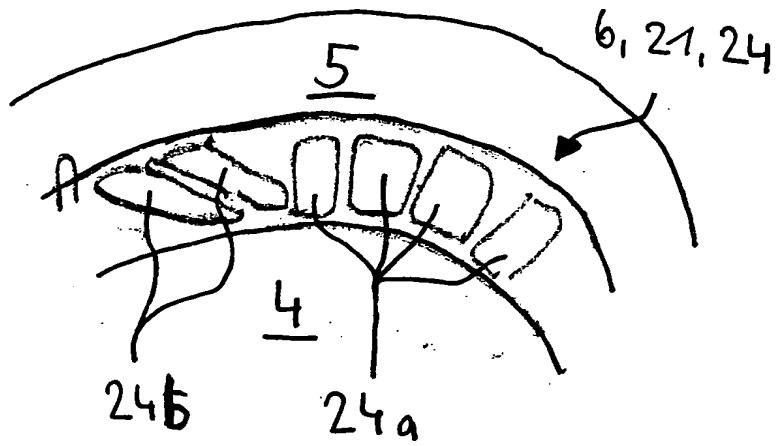
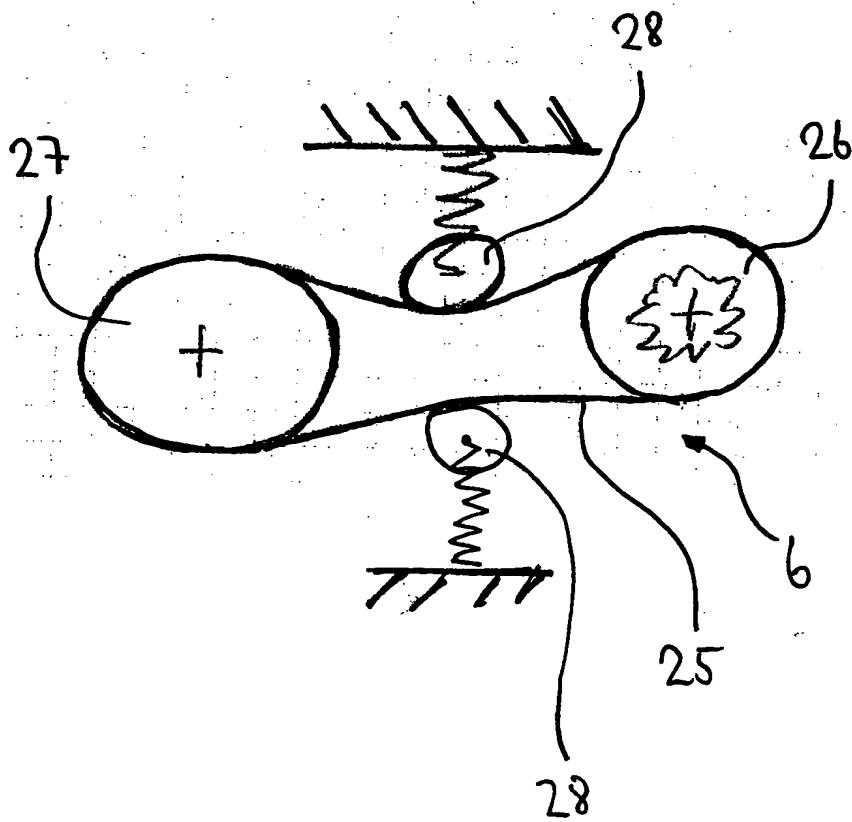


Fig. 7





Creation date: 11-03-2003

Indexing Officer: AABEBE - ALEMNESH ABEBE

Team: OIPEScanning

Dossier: 10654772

Legal Date: 10-20-2003

No.	Doccode	Number of pages
1	FRPR	23

Total number of pages: 23

Remarks:

Order of re-scan issued on